A Bicicleta como Alternativa de Mobilidade e os Bairros Sustentáveis

por Ana Rocha Melhado

Quando se fala de bairros sustentáveis, o tema mobilidade é um dos mais importantes a serem abordados, principalmente em grandes metrópoles. Mas, primeiramente, o que entendemos por "bairro sustentável"? É possível desenvolvermos esse conceito em cidades com mais de 20 milhões de habitantes? É mais coerente tratar desse tema, em cidades europeias, por exemplo, que já possuem uma malha de transporte público eficiente? São inúmeras as questões, todas propícias à época em que vivemos, de transformação dos valores e do conceito de qualidade de vida, que, em um passado não muito distante, era associado ao deslocamento por meio de carro particular e próprio, o sonho do brasileiro em paralelo ao da casa própria.

Entende-se por bairros sustentáveis uma determinada área que tem por meta o compromisso de atender aos objetivos de gerenciar o consumo energético e o de água potável; garantir um desenvolvimento econômico, por meio do uso misto, proporcionando espaço para lazer e coesão social, fornecendo equipamentos públicos destinados à cultura, escola, comércio e, por fim, otimizar o deslocamento urbano, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida.

A mudança de comportamento da sociedade e do setor público é tão acelerada que, se estivéssemos escrevendo esse artigo há alguns meses, alguns leitores estariam pensando, creio: "Sistema de bicicletas públicas, visando oferecer à cidade uma opção de transporte sustentável e não poluente? Como assim? Realidade ou sonho?"

> "(...) Se implantado dentro de bairros, (...) o uso da bicicleta, sem dúvida, possibilitará ao cidadão uma forma alternativa de deslocamento, além de contribuir significativamente para o incremento de sustentabilidade"

O Rio de Janeiro, primeira cidade a implantar o projeto de mobilidade sustentável, conta hoje com 60 estações e 600 bicicletas, distribuídas nos bairros de Copacabana, Ipanema, Leblon, Lagoa, Jardim Botânico, Gávea, Botafogo, Urca, Flamengo e Centro. Em São Paulo, maior cidade brasileira, o programa é mais recente; e não menos ambicioso. O projeto tem quatro principais objetivos: introduzir a bicicleta como modal de transporte público saudável e não poluente; combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis; reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais das cidades; e promover a humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas. No mapa disponível no site www.mobilicidade.com.br/bikesampa.asp é possível ver as estações já ativas e em estudo, abrangendo um grande raio de atuação.

Mesmo que voltado a pequenos percursos, se implantado dentro de bairros, independentemente da topografia do local, o uso da bicicleta, sem dúvida, possibilitará ao cidadão uma forma alternativa de deslocamento, além de contribuir significativamente para o incremento de sustentabilidade do próprio bairro. Os principais argumentos associados ao uso da bicicleta com o conceito de sustentabilidade, analisando pelos três pilares (ambiental, social e econômico), são o fato de ela agregar atributos que contribuem para a democratização do uso da via pública, com redução do custo nos deslocamentos diários; a melhora da qualidade de vida; a geração de saúde aos usuários; a redução da emissão de poluentes; e, além de tudo, o fato de ser acessível e viável economicamente. Contudo, algumas questões precisam ser trabalhadas em paralelo, pois o conceito de sustentabilidade nunca tem um único ponto de vista, é sempre multidisciplinar. Alguns deles são a falta de espaços específicos destinados à circulação de ciclistas; a falta de vestiários com chuveiros nos empreendimentos corporativos e demais estabelecimentos, como shopping centers, para que os usuários desse meio de transporte possam tomar banho antes de começar a trabalhar, por exemplo, ou realizar atividades sociais; a falta de segurança no trânsito; a má qualidade do ar e o clima tropical brasileiro.

Cidades europeias como Amsterdã e Paris são adeptas dessa mobilidade de transporte. A primeira desde a década de 1970 e a segunda a partir dos anos 2000. Destaca-se também a nossa vizinha Bogotá, na Colômbia, que conseguiu revolucionar seu sistema de transporte. Em Amsterdã, 26% dos deslocamentos diários na cidade são feitos de bicicleta, 34% de carro e 40% no transporte público: metrô, bonde VLT e ônibus (dados obtidos do urbanista Alfredo Sirkis, no site sirkis.interjornal.com.br). Em Amsterdã, há uma perfeita integração da malha cicloviária com a viária e urbana, requisito básico para a eficiência desse meio de transporte. Paris, conhecida na Europa pelos seus *EcoQuartiers*, Bairros Sustentáveis, aderiu ao sistema Vélib em julho de 2007 com 10 mil bicicletas e 750 estações automatizadas. Hoje, conta com cerca de 20 mil em mais de mil estações.

O debate ainda é longo, mas, sem dúvida, estamos em um caminho sem volta, como já dizia o filósofo húngaro Ervin László, autor de *World Shift Empowering or Evolution:* "O mundo - natureza e sociedade ligadas em um sistema dinâmico - se aproxima de um ponto de bifurcação que pode resultar em colapso ou avanço. Para avançar, é preciso esquecer as velhas maneiras de pensar e de fazer as coisas".

Estamos no caminho certo. O evento "Bicicultura Brasil" realizado em Brasília, em junho, reuniu especialistas e representantes de várias cidades brasileiras e de diferentes países, com o intuito de discutir, por meio de experiências positivas, como tornar viável uma malha urbana, onde as bicicletas possam circular com rapidez e segurança, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável.

Termino este artigo apropriando-me do slogan do evento, convidando a todos a esta reflexão: "Biclicletas por um mundo melhor", realidade ou utopia? Vamos mudar o nosso hábito de deslocamento? •

Ana Rocha Melhado é engenheira, professora pós-doutora do Curso de Engenharia Civil da Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP) e diretora da PROACTIVE, consultoria especializada em gestão de projetos e sustentabilidade empresarial.

e online A seção *Em Pauta* tem um espaço aberto para sua opinião. Participe do debate de temas emergentes *Em Pauta*. A *Revista E* on-line espera por você: www.sescsp.org.br/empauta

Fonte: Revista E, São Paulo, ano 19, n. 2, p. 44-45, ago. 2012.